

УДК 629.331

# ПЕРЕДУМОВИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕ-БУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

**О.Г. Кривоконь**

Кандидат філософських наук, доцент\*  
Кафедра "Автомобіле- і тракторобудування"  
Контактний тел.: (057) 707-64-64  
E-mail: kryvokon@mail.ru.

**А.І. Бондаренко**

Кандидат технічних наук\*  
Контактний тел.: (057) 707-64-64, 095-867-44-78  
E-mail: anatoliybon@rambler.ru  
\*Кафедра "Автомобіле- і тракторобудування"  
Національний технічний університет  
"Харківський політехнічний інститут"  
вул. Фрунзе, 21, м. Харків, Україна 61002

*У роботі визначені передумови і можливості розвитку автомобілебудівної галузі, а також виконаний аналіз експортного потенціалу України. Проаналізовано ресурсне та інфраструктурне забезпечення, необхідне для налагодження функціонування конкурентоспроможної автомобілебудівної галузі*

*Ключові слова: автомобілебудування, легковий автомобіль, структура експорту*

*В работе определены предпосылки и возможности развития автомобилестроительной отрасли, а также выполнен анализ экспортного потенциала Украины. Проанализировано ресурсное и инфраструктурное обеспечение, необходимое для налаживания функционирования конкурентоспособной автомобилестроительной отрасли*

*Ключевые слова: автомобилестроение, легковой автомобиль, структура экспорта*

*The preconditions and possibilities of development the automotive industry are defined in this article, as well as the analysis of export potential of Ukraine is made. The resource and infrastructure support required to establish the functioning of a competitive automotive industry are analyzed.*

*Keywords: automotive industry, car, structure of export*

## Вступ

Вітчизняне автомобілебудування пройшло разом з економікою країни через всі етапи становлення, через ринкові експерименти, що проводилися над промисловістю, але все-таки зуміло, в основному, зберегти свій потенціал.

В Україні виробництво легкових автомобілів представлено чотирма національними автовиробниками: ЗАТ "АЗ", Корпорація "Богдан", ЗАТ "Єврокар", ТОВ "КрАСЗ", потужності яких дозволили забезпечити в 2008 р. виробництво 425,7 тис. одиниць легкових автомобілів.

У розвинених країнах автомобілебудівна галузь обслуговує не тільки внутрішній ринок, але й забезпечує просування вітчизняної продукції на міжнародний ринок, інтеграцію вітчизняних підприємств з виробництва комплектовальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування. Саме це повинна ставити за мету і автомобільна галузь України.

## Аналіз останніх досліджень і публікацій

На сьогоднішній день існує достатньо багато публікацій в спеціалізованих виданнях, що присвячені аналізу світових та вітчизняних тенденцій виробництва легкових автомобілів, визначенню основних напрямків розвитку автомобільної галузі, оптимі-

зації виробництва автомобілебудівних підприємств із застосуванням сучасних технологій, аналізу особливостей правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні, оцінці рівня конкурентоспроможності вітчизняних виробників та ін. [1 - 12].

Слід відмітити, що при підготовці матеріалів для даної публікації, ми скористалися деякими доробками люб'язно наданими науковцями і практиками, які разом з авторами брали активну участь в формуванні та впровадженні "Концепції програми розвитку легкового автомобілебудування України".

В роботі [7] зазначено, що для просування вітчизняної продукції на міжнародний ринок, інтеграції вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування, Україні замало просто виробляти український автомобіль, адже і зараз він не користується дуже великим попитом, навіть у вітчизняних споживачів, назріла негайна потреба переглянути процес виробництва у зв'язку з питаннями «ціна-якість» та реалізації «екологічної стратегії» щодо сучасного автомобіля. Український автомобіль сьогодні є неконкурентоздатним на світовому ринку автомобілебудування, бо перш за все не відповідає встановленим для автовиробників стандартам. Так, наприклад, світові автовиробники вкладають багатомільйонні суми в розробку новітніх технологій, які могли б дешевити виробництво гібридних автомобілів, розробляють моделі «еколо-

гічних машин». Безперечно, без державної підтримки, без оновлення конкурентного законодавства у сфері автомобілебудування в Україні цей процес є неможливим.

Для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної автомобілебудівної галузі деякими науковцями [7] пропонується:

1) виконання “Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року” [13];

2) створення відкритої державної бази даних та здійснення моніторингу науково-технічних розробок у сфері автомобілебудування для вдосконалення вітчизняного автомобілебудування;

3) передбачити в Державному бюджеті на наступні роки кошти на здешевлення кредитних ресурсів для реалізації інвестиційних програм в автомобілебудуванні;

4) розробити та прийняти Закон України про стимулювання конкурентоспроможності автомобілебудування в Україні, у якому передбачити наступне:

- з метою створення нових виробництв із впровадження енергозберігаючих технологій розробити механізм стимулювання наукових розробок у галузі фундаментальних та прикладних досліджень, а саме – затвердити процедуру отримання державних грантів для ведення науково-дослідної і дослідно-конструкторської діяльності з розробки автомобільної техніки та її компонентів;

- гарантії захисту іноземних інвестицій у галузь автомобілебудування в Україні;

- пільгові умови державного кредитування галузі щодо створення нових “екологічних автомобілів”.

### Мета та постановка завдання

Метою даної роботи є визначення передумов та можливостей розвитку автомобілебудівної галузі, а також аналіз експортного потенціалу України. Для досягнення поставленої мети необхідно:

- визначити основні фактори, що свідчать про потенціал зростання внутрішнього ринку автомобілебудування;

- визначити очікуваний обсяг продаж легкових автомобілів на українському ринку до 2020р;

- спрогнозувати обсяг українських експортних поставок легкових автомобілів до 2020 р.

- визначити географічну структуру українського експорту легкових автомобілів;

- оцінити можливість зниження собівартості виробництва автомобілів в Україні порівняно з аналогічним виробництвом в інших країнах світу;

- проаналізувати ресурсне та інфраструктурне забезпечення для налагодження функціонування конкурентоздатної автомобілебудівної галузі.

### Прогноз розвитку ринків збуту

Наявність внутрішнього ринку є ключовою передумовою розвитку національного автомобілебудування.

Основними чинниками, що свідчать про потенціал його зростання, є:

1. Показник кількості автомобілів на душу населення в Україні значно нижчий від рівня економічно розвинених країн та країн, що розвиваються (рис. 1) [14, 15].

2. Зношеність парку легкових автомобілів (середній вік вдвічі перевищує рівень розвинутих країн та майже в 1,5 рази рівень Росії) (рис. 2).

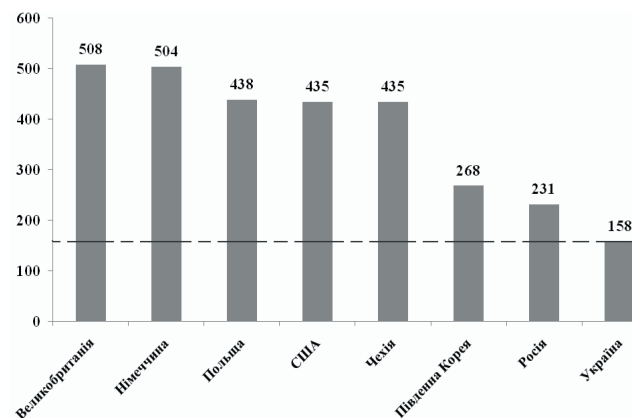


Рис. 1. Кількість легкових автомобілів на 1000 жителів в різних країнах

Євроінтеграційні прагнення України вимагають переходу на європейські екологічні стандарти, в результаті чого значна частина автопарку не зможе експлуатуватися і вимагатиме заміни. Це, в свою чергу, формуватиме додатковий попит на нові автомобілі.

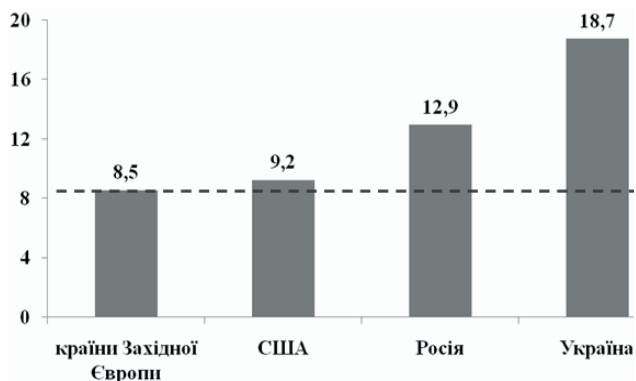


Рис. 2. Середній вік парку легкових автомобілів в різних країнах світу, років

Для досягнення рівня східноєвропейських країн по кількості автомобілів на душу населення (400 – 450 одиниць/1000 жителів) додаткова потреба в автомобілях в Україні складає 15 млн. одиниць, на суму приблизно 150 млрд. доларів США.

3. Очікуваний ріст купівельної спроможності та доходів населення.

Закладена в розробленій Міністерством економічного розвитку і торгівлі України [16] інвестиційна модель розвитку економіки передбачає високі темпи росту внутрішнього валового продукту (в середньому +6,5% в рік), капітальних інвестицій (+7,5%) та реальних доходів населення (+8,5%).

Зазначені темпи розвитку дозволять Україні наблизитися до рівня економічного розвитку країн

Східної Європи, що є неможливим за інерційної моделі розвитку української економіки.

Додатковим резервом купівельної спроможності є доходи населення, які не піддаються обліку - реалізація продукції, вирощеної на присадибних ділянках, дрібний індивідуальний бізнес, підприємці, що перебувають на спрощеній системі оподаткування, тощо.

Особливої уваги заслуговують доходи українців, постійно працюючих за кордоном (за даними різних джерел – 3 – 7 млн. чоловік), від яких щорічно надходить щонайменше 10 млрд. доларів США грошових переказів.

В результаті дії вищезазначених факторів, обсяг продаж легкових автомобілів в Україні в 2020 році складе 1040 тис. одиниць (рис. 3), на суму близько 15 млрд. доларів США.

Зазначений прогноз розвитку внутрішнього ринку легкових автомобілів в Україні на період до 2020 року є консолідованою позицією автовиробників, експертів ринку, і базується на використанні наступної інформації: “Україна-2020: стратегія національної модернізації” (розроблена Міністерством економічного розвитку і торгівлі України), Euromonitor (провідна європейська консалтингова компанія) [17],

ДП “Укрпромзовнішекспертиза” (українська консалтингова компанія, яка спеціалізується на прогнозуванні ринків промислової продукції) [18], WorldBank [19].

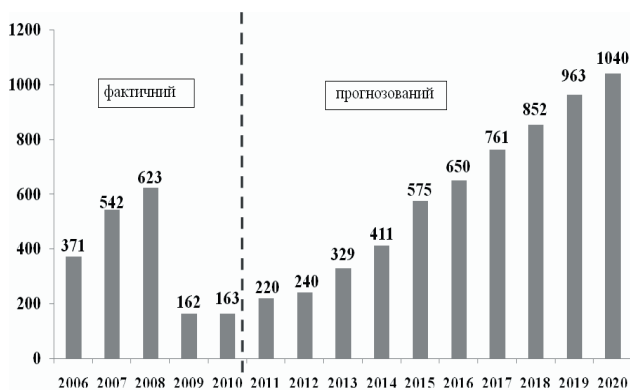


Рис. 3. Очікуваний обсяг продаж легкових автомобілів на українському ринку до 2020р., тис одиниць

Асортиментна політика автомобілебудівних підприємств повинна характеризуватися тенденціями до якісного і кількісного розширення асортименту з метою завоювання вітчизняного та міжнародного ринків.

Географічне розташування України в центрі Європи формує сприятливі логістичні можливості для поставок вітчизняних автомобілів на два ємні авторинки Європейського Союзу та Росії.

Основною умовою успішної реалізації експортної стратегії є захист вітчизняних автовиробників від потенційних обмежень в торгівлі. Дієвим механізмом протидії цьому є ведення нульового балансу, тобто відкриття внутрішнього ринку для імпорту за умови аналогічних дій країни-партнера по відношенню до поставок українських автомобілів

на їх внутрішній ринок. Зазначену модель зовнішньої торгівлі автомобілями активно використовують США та Японія.

Потенційний обсяг українського експорту легкових автомобілів в 2020 році оцінюється 312 тис. одиниць, що майже в 10 разів більше рівня 2010 року (рис. 4).

Основними зовнішніми ринками українських автомобілів в 2020 році розглядаються Євросоюз (48,1%), Росія (32,1 %) та інші країни СНД (16%) (рис. 5, 6).

70% вироблених в Україні автомобілів (або 728 тис. одиниць в 2020 році) буде реалізовано на внутрішньому ринку, 30% (312 тис. одиниць) – експортуватися.

Обсяг імпорту дорівнюватиме експорту і складе 312 тис. одиниць.

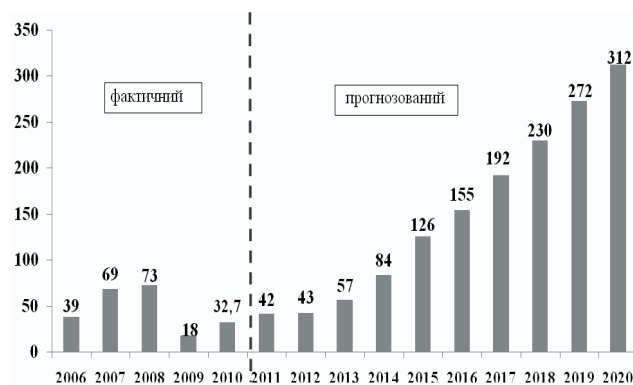


Рис. 4. Обсяг українських експортних поставок легкових автомобілів в 2006-2020 рр., тис одиниць

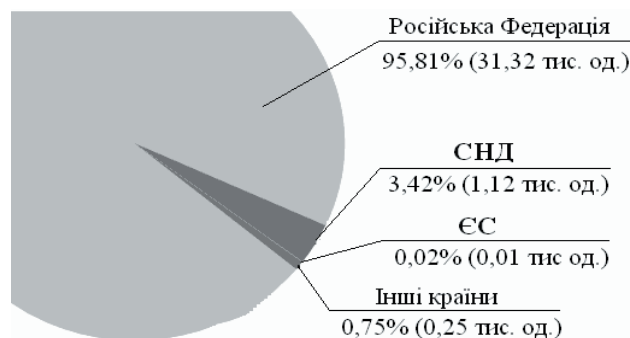


Рис. 5. Географічна структура українського експорту легкових автомобілів в 2010 році

### Ресурсне та інфраструктурне забезпечення

Базовими складовими потенціалу вітчизняної автомобілебудівної галузі є:

1. Вигідне географічне положення та, відповідно, логістичні переваги України як зручної виробничої площадки.
2. Підготовлені трудові ресурси, вартість яких нижча ніж в європейських країнах.
3. Зростаючий внутрішній ринок.

Оцінка зниження собівартості виробництва автомобілів в Україні порівняно з аналогічним виробництвом в інших країнах світу приведена в табл. 1.

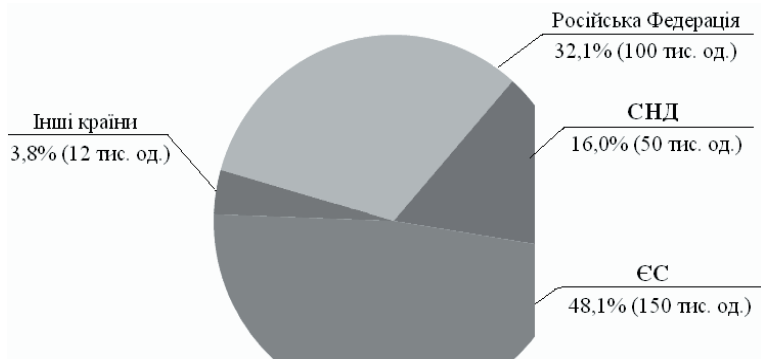


Рис. 6. Географічна структура українського експорту легкових автомобілів (прогнозований 2020 р.)

В той же час, виробництво автомобілів в Україні з низьким рівнем локалізації (20%) є неконкурентним по собівартості порівняно з аналогічними виробництвами в Росії та Туреччині. Однаковий рівень собівартості з автовиробництвами в цих країнах досягається лише при локалізації на рівні 40%.

Таблиця 1

Оцінка зниження собівартості виробництва автомобілів в Україні порівняно з аналогічним виробництвом в інших країнах світу, %

Країна	Рівень локалізації виробництва в Україні, %		
	20%	40%	60%
Німеччина	5%	12%	21%
Туреччина*	-5%	1%	4%
Росія*	-6%	2%	5%

\*поточний рівень локалізації виробництва автомобілів в Туреччині складає 80%, в Росії – 45%

Також Україна має розвинену транспорту інфраструктуру (автомобільні та залізничні дороги) та не має обмежень щодо енергозабезпечення нових автовиробництв.

Крім того, Україна має ресурсний потенціал для виробництва ряду важливих витратних матеріалів та комплектуючих. Зокрема, це автомобільний лист, автоскло, пластики, автошини.

В даний час розвиток проектів з їх виробництва стримується відсутністю ринків збуту, тобто малою масштабністю виробництва автомобілів в Україні. Зростання виробництва автомобілів до 1 млн. одиниць/рік сформує попит на авто лист в обсязі 750 тис. тонн/рік, пластики – 200 тис. тонн/рік, автоскло – 25 тис. тонн/рік, автошини – 4 млн. одиниць/рік. Зазначені обсяги попиту є достатніми для організації виробництва даних матеріалів та комплектуючих.

Виробництво автомобільного листа можна організувати на базі діючих виробництв плоского прокату (ПАТ “ММК ім. Ілліча” [20] та ВАТ “Запоріжсталь” [21]), автоскла – на базі скляного заводу “Пролетарій” [22], автошин – заводу ПАТ “Росава” [23].

### Висновки

Поєднання вигідного географічного положення, розвиненої транспортної інфраструктури, підготовлених трудових ресурсів (вартість яких нижча ніж в європейських країнах), зростаючого внутрішнього ринку, ресурсного потенціалу при правильній державній політиці створює вирішальну мотивацію для організації виробництва легкових автомобілів та автокомплектуючих провідними компаніями, а саме: доступ до ринку та зниження собівартості.

Навіть при низькому рівні локалізації (20%) виробництво автомобілів в Україні має меншу на 5% собівартість, ніж в розвинених країнах світу (Німеччині).

При збільшенні рівня локалізації до 60% різниця в собівартості зростає до 21%.

Однією з умов, за якою можлива успішна реалізація експортної стратегії (запланований експорт автомобілів в 2020 році – 312 тис. одиниць) є захист вітчизняних автовиробників від потенційних обмежень в торгівлі, тобто за рахунок введення нульового балансу – відкриття внутрішнього ринку для імпорту за умови аналогічних дій країни-партнера по відношенню до поставок українських автомобілів на їх внутрішній ринок.

### Література

1. Кишун В.А. Виробництво легкових автомобілів: світові та вітчизняні тенденції [Текст] / В.А. Кишун // Луцький національний технічний університет: зб. наук. праць. Електронне наукове видання. – 2003. – № 13. – С. 137 – 145.
2. Рябчин О.М. Аналіз пріоритетних напрямів економічного розвитку українсько-японських відносин [Текст] / О.М. Рябчин, К.О. Бієнко, К.І. Лісковець // Науковий вісник НГУ. Економіка. – 2010. – № 3. – С. 80 – 84.
3. Омельченко А.В. Визначення основних напрямків розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу [Текст] / А.В. Омельченко // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17, Ч. 1. – С. 71 – 73.
4. Малых С.В. Изменения в выпуске важнейшей продукции машиностроения и перспективы ее спроса [Текст] / С.В. Малых // Труды Одесского политехнического университета. – 2004. – № 1 (21). – С. 13 – 15.
5. Холодный Ю.Ф. Оптимизация производства автомобилестроительных предприятий с применением современных технологий [Текст] / Ю.Ф. Холодный, А.И. Богдан, В.Ю. Холодный // Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського. Транспорт. Дорожні та будівельні машини. – 2008. – № 6 (53), Ч.1. – С. 98 – 101.

6. Стернюк О.Б. Особливості асортиментної політики автомобілебудівного підприємства в умовах кризи [Текст] / О.Б. Стернюк // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Проблеми економіки та управління. – 2009. – № 640. – С. 400 – 406.
7. Пирожкова Ю.В. Особливості правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні: сучасний правовий аналіз [Текст] / Ю.В. Пирожкова // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2009. – № 1. – С. 106 – 110.
8. Чобиток В.И. Оценка уровня конкурентоспособности отечественных машиностроительных предприятий [Текст] / В.И. Чобиток // Вестник национального технического университета "ХПИ": сб. науч. трудов. Тематический выпуск "Технический прогресс и эффективность производства". – 2010. – №64. – С. 10 – 16.
9. Гаценко С.В. Шляхи підвищення ефективності промислового виробництва в умовах світової фінансової кризи [Текст] / С.В. Гаценко // Труды Одесского политехнического университета. Научный и производственно-практический сборник по техническим и естественным наукам. – 2009. – № 2. – С. 268 – 272.
10. Пасов Г.В. Історія становлення запорізького автомобільного заводу та його перспективи [Текст] / Г.В. Пасов, В.М. Чуприна, М.В. Міщенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету "Технічні науки". – 2010. – № 42. – С. 238 – 242.
11. Алмашій Я.І. Аналіз розвитку автомобільних кластерних формувань в контексті транскордонного співробітництва Закарпаття та ЄС [Текст] / Я.І. Алмашій // Науковий вісник ужгородського університету. Економіка. – 2011. – № 32. – С. 197 – 204.
12. Шевцов Д. Наш автопром: кризис гигантов [Текст] / Д. Шевцов // Авторевю. – 2003. – №4. – С. 12 – 13.
13. Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2006 року № 452-р // Офіційний вісник України. – 2006. – № 31.
14. Асоціація автопроизводителей Украины "УкрАвтопром". Режим доступа к сайту: <http://ukrautoprom.com.ua>.
15. Державна служба статистики України. Режим доступа до сайту: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
16. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. Режим доступа до сайту: <http://www.me.gov.ua>.
17. Провідна європейська консалтингова компанія Euromonitor. Режим доступа до сайту: <http://www.euromonitor.com>.
18. Українська консалтингова компанія ДП "Укрпромзовнішпекспертиза". Режим доступа до сайту: <http://www.expert.kiev.ua>.
19. Офіційний сайт WorldBank. Режим доступа до сайту: <http://www.worldbank.org>.
20. Офіційний сайт ПАТ "Маріупольський металургійний комбінат імені Ілліча". Режим доступа до сайту: <http://ilyichsteel.metinvestholding.com>.
21. Офіційний сайт ВАТ "Запорізький металургійний комбінат "Запоріжсталь". Режим доступа до сайту: <http://www.zaporizhstal.com>.
22. Офіційний сайт державного склоробного заводу "Пролетарій". Режим доступа до сайту: <http://proletarij.ubx.kiev.ua>.
23. Офіційний сайт ПАТ "Росава". Режим доступа до сайту: <http://rosava.com>.